Рекомендуемая цена: 569 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 122

«ЛАДА ВЕСТА» НА СМЕНУ «ПРИОРЕ»

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00122

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 122, 2021

РОССИЯ
Учредитель: ООО «ИМ Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 105094, г. Москва, ул. Золотая, д. 11.
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220,
Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@im-media.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк»,
г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 5 400 экз.
Цена: 569 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2021 Hachette Collections, France
© 2021 Ашет Коллекция
© 2021 Ашетт Коллексьон Україна

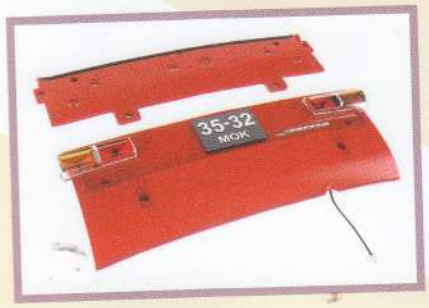
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 04.12.2020.
Дата выхода в свет: 18.02.2021.

Фотографии и иллюстрации:
6 © РИА Новости; 7 (вверху) © РИА Новости, (внизу слева) © Яков Князев/ТАСС, (внизу справа) © Алена Селезнева/ТАСС; 8 (вверху) © Яков Князев/ТАСС, (в центре) © частная коллекция, (внизу) © РИА Новости; 9 © частная коллекция; 10 (вверху) © частная коллекция, (внизу) © РИА Новости; 11 (вверху)© Соболев Валентин/Фотохроника ТАСС, (внизу) © частная коллекция.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ



Установка накладки внутренней панели задка

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА

«Лада Веста» на смену «Приоре»

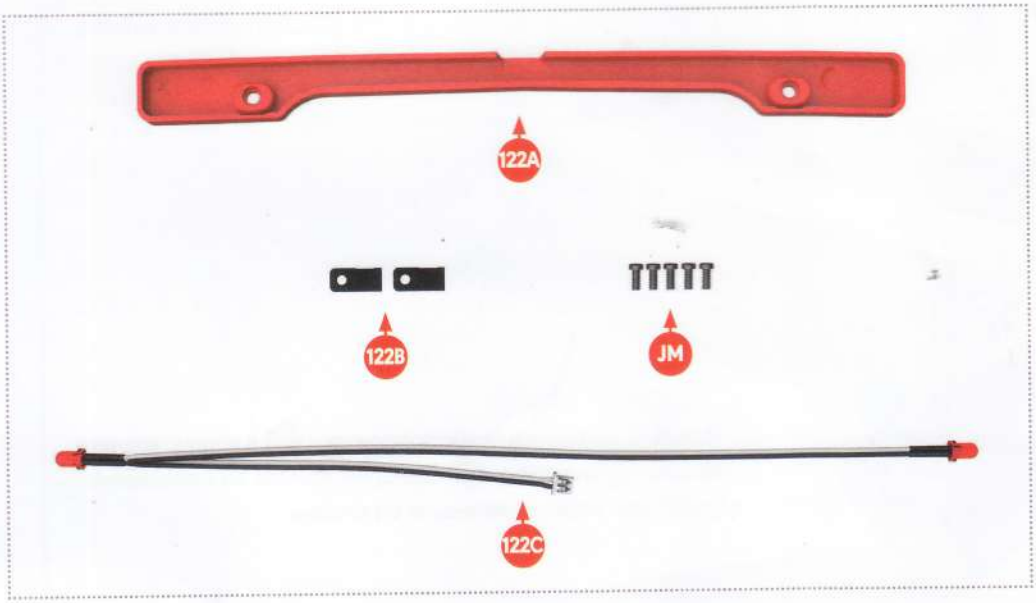
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

А. М. Кригер – главный конструкто ЗИЛа

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

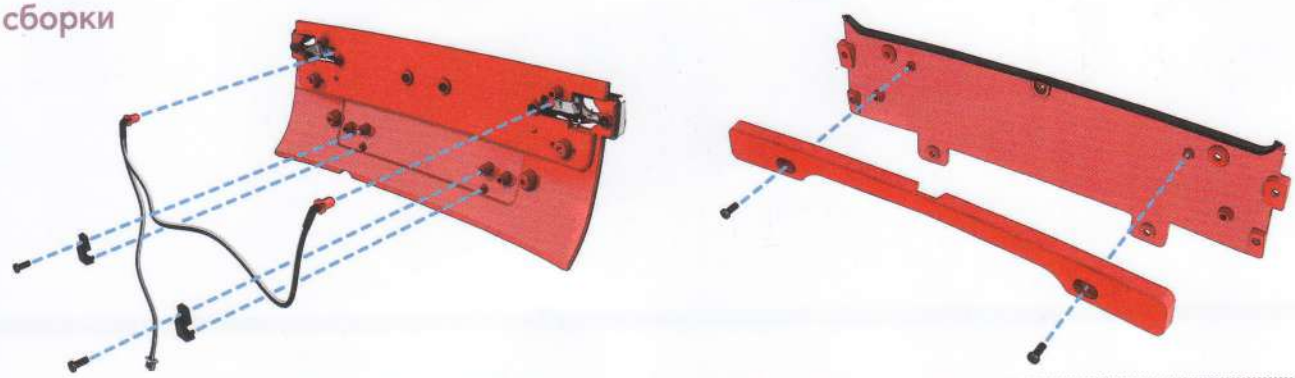
Установка накладки внутренней панели задка

Используя полученные с этим номером детали, установите накладку внутренней панели задка и смонтируйте электропроводку задних фонарей вашей модели ВАЗ-2101.

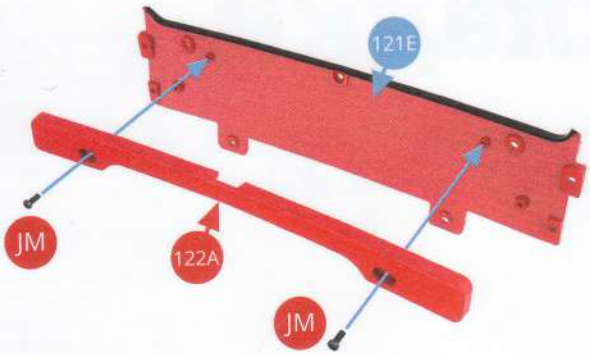


- 122A Накладка внутренней панели задка
- 122B Зажимы (2 шт.)
- 122C Электропроводка задних фонарей
- JM Винт М1,7 × 4,0 мм (5 шт.)

Схемы сборки



1

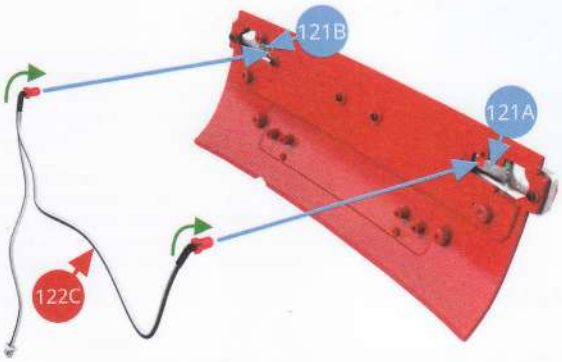


Установите накладку 122A на внутреннюю панель задка 121E и закрепите двумя винтами JM.

2

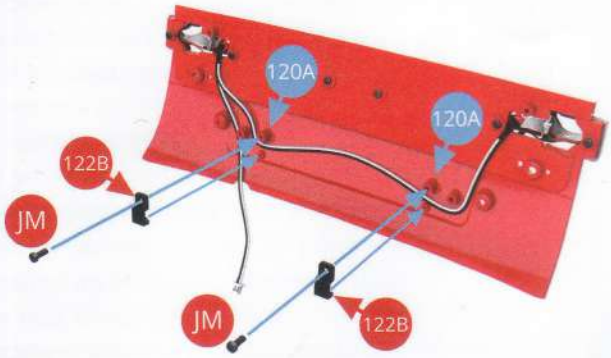
Накладка установлена на внутреннюю панель задка.

3



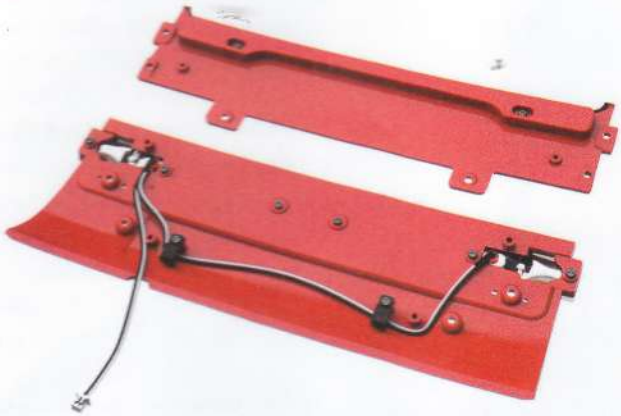
Вставьте светодиоды электропроводки 122C в корпус заднего левого 121A и правого 121B фонарей, придав им Г-образный изгиб, как указано зелеными стрелками.

4



Закрепите электропроводку 122C на обратной стороне лицевой панели задка 120A двумя зажимами 122B и винтами JM.

Виды узла после сборки



Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

«Лада Веста» на смену «Приоре»

«Лада Веста» (LADA Vesta) – компактный легковой автомобиль малого класса, призванный заменить в линейке моделей АвтоВАЗа «Приору». Серийный выпуск новой модели стартовал в 2015 году.

«Лада Веста» стала первым по-настоящему новым и в полном смысле современным отечественным автомобилем. Она появилась на свет в результате многих лет работы и значительных финансовых вложений АО «АвтоВАЗ»

Первое появление

Первое официальное изображение автомобиля «Лада Веста» было продемонстрировано 7 июля 2014 года, а в конце августа того же года автомобиль был показан публике на Московском автомобильном салоне.

Представленный концепт-кар был создан в итальянской студии «Веркармодель» (Vercarmodel), расположенной в Турине. АвтоВАЗ оплатил этой студии создание пяти автомобилей: два концепта «Лада Веста» (LADA Vesta), два концепта «Икс-Рей» (X-RAY), а также концепт «Лада Веста WTCC» (LADA Vesta WTCC). Копии концептов «Лады Весты» и «Икс-Рея» одновременно с Московским международным автосалоном демонстрировались еще и в Тольятти.

Интерьер «Весты» разработал тольяттинец Андрей Бессолицин. До «Весты» он работал над интерьером «Калины-2» и обновленной «Приоры». Интерьер «Весты» получил новые фирменные приборы в «колодцах», мультируль,

Новая модель АвтоВАЗа «Лада Веста». 2015 г.

а также единый общевазовский блок управления климатической установкой. Цветные декоративные вставки, как и сложные материалы обивки, призваны исключить напоминание об интерьере вазовских салонов.

За экстерьер новой модели отвечал француз Жюльен Друар, который 11 лет работал в парижском дизайн-центре «Рено». Он изначально выиграл конкурс на экстерьер «Весты». Позже он стал вести еще и экстерьер «Икс-Рея». К проекту «Лада Веста» и Маттин, и Друар подключились на стадии, когда уже существовал собственный тольяттинский дизайн-проект. При этом альтернативными вариантами оформления экстерьера «Весты» были вариации стиля нынешних машин «Рено».

Несколько слов о названии машины. Все началось еще в 2010 году, когда на АвтоВАЗе объявили конкурс на новое название перспективной модели «Лада-21902». Пришло более 196 тыс. вариантов. Выбор жюри пал на название «Гранта». В числе других вариантов было и название «Веста». По итогам конкурса «Народной машине – народное название» были выбраны 20 вариантов для дальнейшего использования в названиях будущих моделей предприятия. Кто был конкурсантом, предложившим название «Веста», администрация конкурса так и не огласила, а все 20 названий держатся в секрете.

Автомобиль «Лада Веста» на стенде ОАО «АвтоВАЗ» в рамках Форум-выставки «Госзаказ – За честные закупки» в Москве. 2016 год.

Как делают концепт-кары

Стоит отметить, что концепт-кары «Весты» были изготовлены с помощью обходных, «выставочных» технологий с использованием бутафорских кузовных элементов и деталей интерьера. По сути, концепты вырезали из пенопластовых болванок, установленных на тележке с простым металлическим каркасом. Все лишнее снаружи срезали на станках. При этом за основу брали трехмерную модель кузова, после чего в макете

Тест-драйв автомобиля «Лада Веста» на территории Ижевского автомобильного завода. 2015 год.

Во время церемонии запуска автомобиля «Лада Веста» в серийное производство на Ижевском автозаводе ОАО «АвтоВАЗ». 2015 год.

Название модели

Ве́ста (лат. Vesta) – богиня, покровительница семейного очага и жертвенного огня в Древнем Риме. По преданию, ее храм между Капитолийским и Палатинским холмами построил полулегендарный царь Нума Помпилий.

вырезали внутренние полости. Далее устанавливали плексигласовые стекла, отформованные специально детали салона, кресла, навешивали внешние стеклопластиковые панели. При такой технологии основой для создания кресел служили сиденья от других автомобилей, заново обклеенные поролоном и обтянутые кожей в соответствии с требуемыми формой и декором.

Передняя панель состояла из фанерной основы и нанесенной на нее модельной ленты. Товарный вид обеспечивала пленка-самоклейка, похожая по фактуре на имитируемый материал – кожу или пластик. И только, пожалуй, стекла и колеса можно назвать настоящими. Правда, колеса тоже дорабатываются. С них срезается все лишнее, а потом с помощью специального полимера моделируется новый внешний вид.

Чтобы концепт «Лада Веста» мог самостоятельно передвигаться, под его капотом был смонтирован силовой агрегат, состоявший из электромотора и обычной автомобильной механической коробки передач. Оставшееся пространство в моторном отсеке и в подполье багажника было отведено под свинцово-кислотные аккумуляторы.

В итоге получается настолько реалистично, что даже продвинутому автомобилисту трудно догадаться, что перед ним лишь макет, который не сможет заставить насладиться ни шумом мотора, ни опьяняющей скоростью. Да этого и не требуется. Предназначение концепт-каров состоит в пробуждении интереса потенциальных покупателей, и концепт «Лада Веста» с этим справился весьма неплохо.

В цехе сборки автомобилей на территории Ижевского автомобильного завода. 2015 год.

Салон автомобиля «Лада Веста». Современная фотография.

Автомобиль «Лада Веста» на выставке «Автосалон-2016» на центральной площади Владивостока. 2016 год.

Предсерийная сборка «Весты» началась в середине июня 2015 года в Ижевске, на подконтрольном АвтоВАЗу через «Объединенную автомобильную группу» предприятии «ИжАвто». Первые серийные автомобили «Лада Веста» начали сходить с конвейера автозавода 25 сентября 2015 года и ровно через два месяца поступили в продажу. «Весту» было решено производить именно в Ижевске по той причине, что там уже было все готово для ее производства, а для того чтобы запустить линию сборки в Тольятти, нужны были немалые затраты. Таким образом, впервые в истории завода после показа будущего автомобиля публике до его серийного производства прошло чуть более года!

А. М. Кригер – главный конструктор ЗИЛа

С именем Анатолия Маврикиевича Кригера, как ни с чьим другим в автомобильной отрасли СССР, связаны десятки конструкций автомобилей практически всех классов, двигателей и агрегатов. И немудрено: 16 лет работы на ГАЗе – от рядового конструктора до заместителя главного; 6 лет – главным конструктором Кутаисского автозавода и 28 лет – главным конструктором ЗИЛа!

Главный конструктор ЗИЛа А. М. Кригер. 1970-е годы.

Анатолий Маврикиевич Кригер относится к плеяде тех отечественных конструкторов, чьи имена золотыми буквами вписаны в историю советского автопрома, достижения его оценены по достоинству: заслуженный деятель науки и техники СССР, лауреат двух Сталинских и двух Государственных премий СССР, доктор технических наук, профессор.

Начало пути

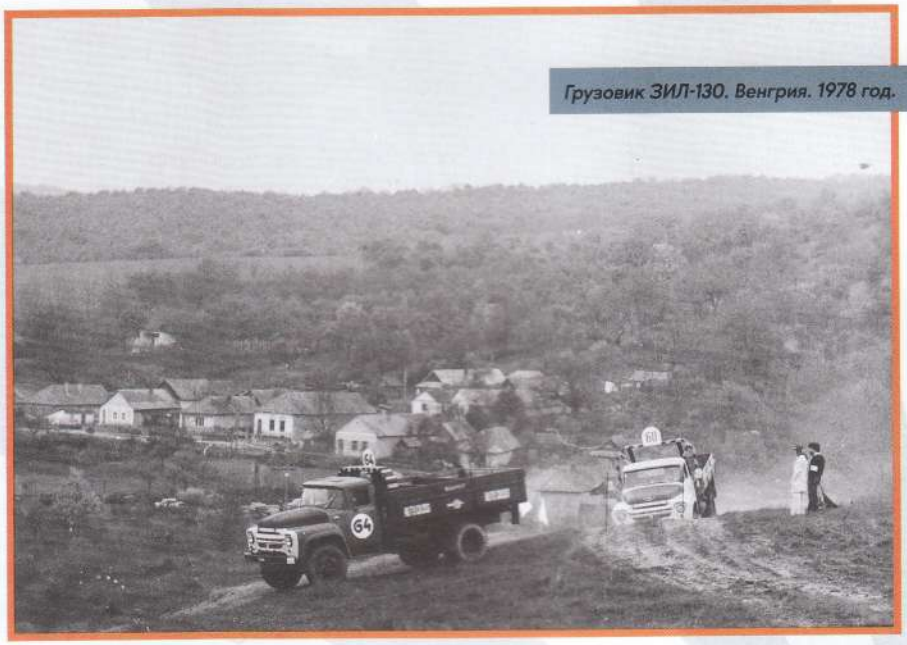
Анатолий Кригер родился в 1910 году в городе Краматорске, в семье инженера и народной учительницы. Несмотря на явно непролетарское происхождение, юноша начал свою трудовую деятельность в рядах рабочего класса. Отучившись в школе-семилетке, в 1924 году он поступил на Краматорский машиностроительный завод учеником электрика. В 1925 году по путевке завкома он пошел учиться в индустриальную профшколу в г. Луганске, окончив которую, в 1926 году стал работать чертежником-конструктором на Луганском паровозостроительном заводе. В 1928 году Кригер поступил на механический факультет Харьковского технологического института, выбрав автомобильную специализацию. Спустя

Заслуженные награды

Член КПСС с 1955 года, А. М. Кригер был награжден двумя орденами Ленина, орденом Октябрьской Революции, орденами Трудового Красного Знамени, Красной Звезды, многими медалями.

два года его неожиданно исключили из комсомола по обвинению в сокрытии своего социального происхождения. Одновременно он был исключен и из института, правда, через несколько месяцев обвинение сняли и в институте восстановили.

В 1930 году его специальность была переведена в Московский автотракторный институт им. М. В. Ломоносова, а в 1932 году практически весь выпуск института по приказу наркома тяжелой промышленности СССР С. Орджоникидзе направили на Нижегородский автозавод (позже - ГАЗ). За 16 лет работы на ГАЗе Анатолий Маврикиевич сумел добиться профессионального признания не только в родном коллективе, но и по отрасли в целом. И хотя в довоенном советском автомобилестроении приоритет отдавался грузовым автомобилям (да и в дальнейшем Кригер работал преимущественно именно с грузовиками), особые заслуги молодого конструктора в период работы на ГАЗе были связаны с созданием нового поколения легковых автомобилей.



Грузовик ЗИЛ-130. Венгрия. 1978 год.

В годы войны Анатолий Маврикиевич сменил легковушки на танк Т-60, в доработке конструкции которого он участвовал, и Т-70, за создание силового агрегата к которому он был удостоен Сталинской премии. Вторую Сталинскую премию А. М. Кригер получил за участие в создании уже послевоенного первенца ГАЗа – грузовика ГАЗ-51. Участвовал он и в создании легендарной «Победы». В 1946 году, через 14 лет после прихода на ГАЗ, Кригера назначили заместителем главного конструктора.

Советский легкий танк Т-70 на репетиции военного парада, посвященного 73-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне. 2018 год.

Король грузовиков

В мае 1948 года А.М. Кригер был назначен главным конструктором строящегося Кутаисского автомобильного завода (КАЗ). Перед инженером стояла трудная задача - создание с нуля конструкторско-экспериментальной базы на заводе. С этой задачей он успешно справился.

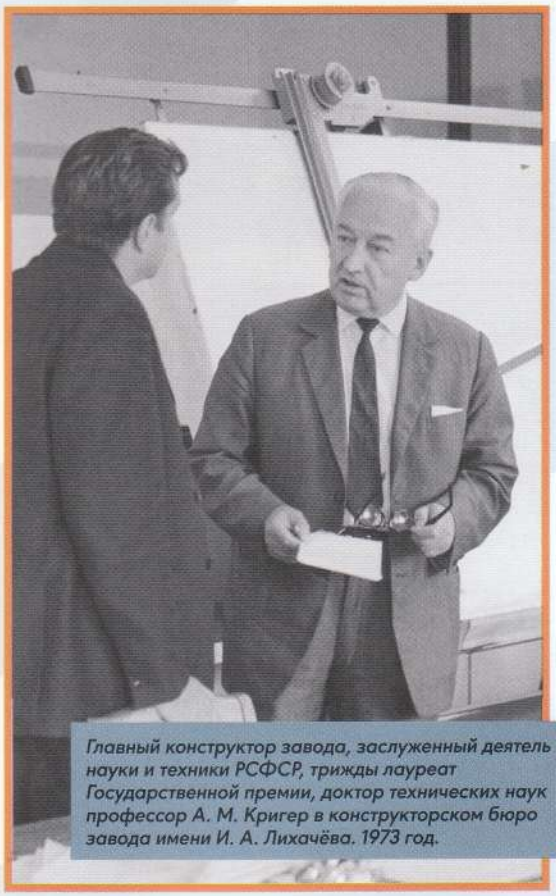
В июле 1954 года А. М. Кригера назначили и. о. главного конструктора, а с декабря того же года - главным конструктором ЗИСа.Первым делом Кригера на новом посту стала модернизация технически устаревающего грузовика ЗИС-150, выпускавшегося с 1947 года.

Практически одновременно с совершенствованием ЗИС-150 на заводе велась разработка абсолютно нового поколения грузовиков с V-образным восьмицилиндровым двигателем. В предельно сжатые

сроки - 1955 и 1956 годы - были отработаны и утверждены технические задания и разработана конструкторская документация. Создание семейства ЗИЛ-130, предназначенного для использования во всех отраслях промышленности, строительства и сельского хозяйства, стало этапной работой для Кригера и всего завода. За годы создания и доводки конструкции ЗИЛ-130 с 1956 до 1964 года было построено тремя сериями более 30 опытных образцов. В 1967 году за разработку конструкции и постановку на производство ЗИЛ-130 А. М. Кригер был удостоен Государственной премии СССР. ЗИЛ-130 действительно вышел отличным грузовиком, что было доказано в сравнительных испытаниях с зарубежными аналогами. По таким показателям, как топливная экономичность и динамика, он практически не уступал иностранным, а по прочности – превосходил их.

В 1967 году А. М. Кригеру было поручено руководить проектированием нового поколения грузовиков для строящегося Камского автозавода. Таким образом, Анатолий Маврикиевич фактически стал первым главным конструктором КамАЗа. Всего на ЗИЛе было изготовлено и испытано около 40 опытных образцов будущих КамАЗов. За разработку семейства грузовиков КамАЗ в 1972 году А. М. Кригеру было присвоено звание «Заслуженный деятель науки и техники».

Еще до окончания работ по КамАЗу, в 1972 году, наступил черед разработки новой модели ЗИЛ-4331 уже третьего послевоенного поколения грузовиков. Это был последний аккорд в деятельности Анатолия Маврикиевича. В 1982 году завод им. Лихачёва с почетом проводил своего главного конструктора на пенсию. А через два года, 25 мая 1984 года, Кригера не стало.



Главный конструктор завода, заслуженный деятель науки и техники РСФСР, трижды лауреат Государственной премии, доктор технических наук профессор А. М. Кригер в конструкторском бюро завода имени И. А. Лихачёва. 1973 год.

Грузовик ГАЗ-51. Современная фотография.

В НОМЕРЕ 123

- УСТАНОВКА ФОНАРЯ ОСВЕЩЕНИЯ НОМЕРНОГО ЗНАКА НА ЗАДНИЙ БАМПЕР
- «ШИШИГА» ГАЗ-66

ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- ЗАДНИЙ БАМПЕР
- ОБЛИЦОВКА ФОНАРЯ ОСВЕЩЕНИЯ НОМЕРНОГО ЗНАКА
- РАССЕИВАТЕЛЬ ФОНАРЯ ОСВЕЩЕНИЯ НОМЕРНОГО ЗНАКА

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2021 Ашет Коллекция. © 2021 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых.

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!